

Tito Vespasiani

**GLOSSARIO DEI TERMINI
ECONOMICI E GIURIDICI
DEI PORTI, DEI
TRASPORTI MARITTIMI
E DELLA LOGISTICA
PORTUALE**

FrancoAngeli

ECONOMIA E POLITICA INDUSTRIALE

Tito Vespasiani

**GLOSSARIO DEI TERMINI
ECONOMICI E GIURIDICI
DEI PORTI, DEI
TRASPORTI MARITTIMI
E DELLA LOGISTICA
PORTUALE**

FrancoAngeli

Copyright © 2009 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.
L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

INDICE

Prefazione	pag.	7
Premessa	»	9
Abbreviazioni	»	11
Approfondimenti	»	13
Glossario dei termini economici e giuridici dei porti, dei trasporti marittimi e della logistica portuale	»	15
A	»	15
B	»	28
C	»	32
D	»	43
E	»	49
F	»	51
G	»	53
H	»	57
I	»	57
J	»	64
K	»	64
L	»	65
M	»	68
N	»	75
O	»	82

P	pag. 86
R	» 96
S	» 105
T	» 131
U	» 142
V	» 143
W	» 145
Z	» 146
Appendice	» 149

PREFAZIONE

La crescita e lo sviluppo delle attività formative nel campo della portualità, dei trasporti e della logistica portuale, richiedeva da tempo uno strumento come quello realizzato dall'amico Tito Vespasiani.

Abbiamo voluto pubblicare questo glossario con il contributo del CFLI – Consorzio Formazione Logistica e Intermodalità – di cui sono presidente, perché intendiamo avviare una linea editoriale specializzata sui temi della logistica portuale in grado di sostenere le azioni di rafforzamento delle competenze che, da più parti, si stanno conducendo.

La competitività del Cluster Marittimo è collegato direttamente al capitale umano tanto da favorire, attraverso l'azione della Federazione del Mare, lo spostamento del baricentro dai numeri dell'economia all'elemento umano per ricollocare l'uomo al centro dello straordinario processo di rinnovamento e di trasformazione che ha caratterizzato – soprattutto nell'ultimo decennio – il mondo marittimo italiano. Non le navi, non i cantieri, non i porti dunque, ma gli uomini delle navi, dei cantieri, dei porti. E gli uomini che attraverso le loro imprese, i loro progetti, la loro intermediazione, la loro professionalità, la loro tecnica, costituiscono il tessuto connettivo che unisce navi, cantieri e porti con i loro corollari finanziari, assicurativi e quant'altro.

Con questo Manuale vogliamo dare un contributo al miglioramento della qualità degli strumenti didattici per la formazione professionale continua dei lavoratori impegnati nei porti.

Un ringraziamento particolare va all'autore nella certezza che questa prima pubblicazione rappresenti solamente l'inizio della collaborazione con il CFLI.

Tiziano Barone

Presidente del CFLI – Consorzio Formazione Logistica e Intermodalità

PREMESSA

In Italia il trasporto marittimo rappresenta la prima modalità di trasporto nel commercio estero di merci: le importazioni attraverso il mare rappresentano il 61,2% del totale, le esportazioni rappresentano il 46,2% del totale.

Nell'interscambio dell'Italia con i Paesi partner commerciali non appartenenti alla regione europea, le quote mare dell'import e dell'export salgono rispettivamente all'87,4 e al 98% del totale.

Le attività portuali in Italia peraltro crescono più del PIL come si evince dalla tab. 1.

Tab. 1

Dati anno 2006		Variazioni 2000-2006
Prodotto interno lordo		+6,2%
Traffico merci complessivo anno 2006	503 mil. tonn.	+15,7%
Movimentazione container anno 2006	9,9 mil. teu	+39,7%
Movimento passeggeri anno 2006	47,6 mil. unità	+13,2%

Secondo il III rapporto sull'economia del mare, pubblicato nel 2006, il PIL generato dal *cluster marittimo-portuale* è pari al 2,7% del PIL nazionale e l'occupazione è all'1,6% di quella totale, essendo il comparto *capital intensive* caratterizzato da un'elevata produttività.

A sostegno del ruolo strategico della portualità è sufficiente rammentare che il sistema dei porti svolge, a vantaggio del sistema Paese, molteplici funzioni essenziali:

- supporto della crescita territoriale dei sistemi produttivi e di consumi regionali di aree vaste mediante *Regional Port* e *Gateway* plurifunzionali;
- terminali delle reti delle Autostrade del mare, nazionali, comunitarie e mediterranee;

- concentrazione di traffici turistici e crocieristici;
- approvvigionamento energetico;
- attrazione di flussi di traffico in transito nel Mediterraneo e loro redistribuzione.

Poiché il mondo economico e giuridico dei porti è caratterizzato da tecnicismi lessicali, uso di acronimi che spesso possono sembrare astrusi, dall'intervento di istituzioni internazionali e nazionali le cui competenze talvolta non sono chiare da parte dei "non addetti ai lavori", ho pensato di redigere un glossario sui termini economici e giuridici delle attività portuali, dei trasporti marittimi e della logistica portuale, che sia di rapida consultazione per favorire un più facile e diretto approccio a una realtà che spesso appare distante anche nelle città portuali, nonostante il ruolo strategico che essa svolge, come sopra si è precisato.

La mia ambizione è anche quella di realizzare un prontuario di immediato utilizzo da parte degli operatori portuali pubblici e privati per soddisfare l'esigenza di una sollecita informazione preliminare per la soluzione di occasionali problemi, ovviamente rinviando il necessario approfondimento ai ben più pregevoli manuali e pubblicazioni monografiche che *ex professo* trattano organicamente la materia.

Per una più efficace consultazione nel testo sono stati evidenziati in **grassetto** tutti quei termini ai quali è stato dedicato l'apposito spazio nel glossario, e ciò per facilitare i rimandi e i collegamenti.

L'autore

ABBREVIAZIONI

Si elencano di seguito le abbreviazioni riportate nel presente lavoro.

C.N.	Codice della Navigazione.
C.C.	Codice Civile.
L.	Legge.
R.D.	Regio Decreto
D.lgs.	Decreto Legislativo.
D.L.	Decreto legge
D.P.R.	Decreto del Presidente della Repubblica.
R.C.N.	Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione.
D.M.	Decreto Ministeriale.
Reg. C.E.	Regolamento dell'Unione Europea.

APPROFONDIMENTI

Per l'approfondimento delle tematiche trattate, si rinvia ai seguenti testi consultati nella redazione del Glossario:

- per gli aspetti privatistici del contratto di trasporto marittimo, del relativo regime delle responsabilità (non trattato nel Glossario) e dei contratti di utilizzazione della nave: W. D'Alessio, *Diritto dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 2003;
- per gli aspetti dell'ordinamento portuale, della regolamentazione dei servizi portuali e del regime della concorrenza delle attività portuali: T. Vespasiani, *Le attività economiche dei porti*, Master, Roma, 2005;
- per gli aspetti di diritto internazionale del mare: T. Scovazzi, *Elementi di diritto internazionale del mare*, Giuffrè, Milano, 2000;
- per gli aspetti tecnici della logistica: F. Dallari, G. Marchet, *Rinnovare la supply chain*, Il Sole 24 Ore, Milano, 2003.

GLOSSARIO DEI TERMINI ECONOMICI E GIURIDICI DEI PORTI, DEI TRASPORTI MARITTIMI E DELLA LOGISTICA PORTUALE

A

Abuso di posizione dominante. L'art. 82 (*ex* 86) del Trattato dell'Unione Europea dichiara incompatibile con il mercato comune e pertanto vieta, nella misura in cui possa pregiudicare il commercio fra gli Stati membri, lo sfruttamento abusivo, da parte di una o più imprese, della posizione dominante sul mercato comune o su una parte sostanziale di esso.

La norma in proposito elenca, a titolo di esempio, una casistica che comprende:

- l'imposizione di condizioni contrattuali non eque;
- la limitazione della produzione, degli sbocchi o dello sviluppo tecnico, a danno dei consumatori;
- l'applicazione di condizioni discriminatorie nei rapporti commerciali, svantaggiando le controparti rispetto ai loro concorrenti;
- il subordinare la conclusione dei contratti all'accettazione di prestazioni supplementari, nulla aventi a che fare con essi.

Per stabilire se un'impresa detenga una posizione dominante ai sensi dell'art. 82 è in primo luogo necessario individuare il cosiddetto *relevant market*, cioè la frazione di mercato sulla quale si suppone che tale posizione si realizzi.

Si può porre il problema se un porto singolo possa costituire parte rilevante del mercato comune sotto il profilo geografico, per quanto attiene ai servizi che nello stesso vengono erogati.

La Commissione europea e la Corte di giustizia di Lussemburgo hanno avuto più occasioni per esaminare tale questione, con riferimento al sistema portuale italiano, caratterizzato dalla presenza di un numero estremamente elevato di scali, solo alcuni dei quali tuttavia connotati da un traffico rilevante.

La Corte nella sentenza del 10 dicembre 1991 (n. C-179/1990, *Siderurgica Gabrielli c. Merci convenzionali Porto di Genova*) ha posto l'accento

sul particolare rilievo del porto di Genova, affermando che lo stesso “in funzione del volume di traffico e della rilevanza, sotto il profilo delle attività di importazione e di esportazione, deve ritenersi parte sostanziale del mercato comune”.

Con successiva lettera di ingiunzione del 31 luglio 1992 indirizzata alla Repubblica Italiana, la Commissione ha esteso tale valutazione di rilievo comunitario ai porti di Taranto, Venezia, Livorno, Napoli e Ravenna, in considerazione dell’entità dei relativi traffici.

Il rilievo del porto di Genova è stato poi ribadito dalla decisione della Commissione CE 21 ottobre 1997 (Dec. 97/845/CE in materia di tariffe di pilotaggio) nella quale si legge: “tenuto conto della sua posizione geografica e della rete di comunicazioni a esso connessa, il porto di Genova dispone, per una grandissima parte del suo traffico, di un monopolio naturale, specie per quanto riguarda il traffico passeggeri. Si tratta di un passaggio obbligato per una compagnia marittima che intenda esercitare le rotte verso le isole del Mediterraneo, Corsica, Sicilia e Sardegna. Le compagnie marittime non hanno alternative. È poco probabile che esse modifichino le loro rotte”.

Alla luce di quanto sopra, appare chiaro come la soluzione del problema prospettato non possa prescindere, caso per caso, da un’attenta analisi della posizione geografica del porto e della sua collocazione strategica in relazione a determinate rotte, del traffico esistente da e per lo scalo, oltre che per le caratteristiche morfologiche che possono renderlo più o meno conveniente per lo svolgimento di determinati servizi.

Una volta definito il mercato rilevante, si pone il problema di individuare se un’impresa vi abbia o meno una posizione dominante, definita dalla giurisprudenza comunitaria come “posizione di potenza economica grazie alla quale l’impresa che la detiene è in grado di ostacolare la persistenza di una concorrenza effettiva sul mercato in questione e ha la possibilità di tenere comportamenti alquanto indipendenti nei confronti dei concorrenti, dei clienti e, in ultima analisi, dei consumatori” (sentenza Hoffman-La Roche).

Occorre poi che la posizione dominante sia sfruttata abusivamente.

Talvolta ad acquisire la posizione dominante può essere propedeutico un comportamento anticoncorrenziale finalizzato a commettere abusi, ma spesso la posizione dominante è un risultato perfettamente lecito che l’impresa si è meritata con la sua opera e l’abuso è un seguito illecito eventuale, non una conseguenza automatica.

Nella citata sentenza 10 dicembre 1991 (*Porto di Genova*), la Corte, dopo aver inquadrato le **compagnie portuali**, a tutti gli effetti, come sog-

getti in posizione dominante per effetto del monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune, ha precisato la natura delle pratiche abusive in cui si sostanzia lo sfruttamento della posizione dominante stessa: imposizione di prezzi di acquisto e di condizioni non equi, limitazione dello sviluppo tecnico a danno dei consumatori e applicazione nei rapporti commerciali con gli altri contraenti di condizioni dissimili per prestazioni equivalenti.

Una particolare ipotesi di abuso di posizione dominante si configura poi nell'utilizzo esclusivo di una infrastruttura essenziale da parte di un'impresa che ne rifiuti l'accesso ad altre imprese senza ragioni oggettive, o lo conceda solo a condizioni nettamente sfavorevoli rispetto a quelle praticate per i propri servizi.

Acceleramento. Il premio di acceleramento (*Despatch Money*) consiste in un compenso convenuto in contratto e attribuito al caricatore o ricevitore per ogni unità o frazione di **Stallia** risparmiata e resa disponibile per la nave, al fine di liberare la stessa prima del termine pattuito.

Accisa. Tributo indiretto come l'imposta di fabbricazione o sui consumi: viene pagata dal consumatore al produttore o al commerciante attraverso una maggiorazione del prezzo di vendita dei prodotti soggetti a tale tassazione.

Acque interne e territoriali. Vedi **Mare**.

ADR. Accordo europeo relativo ai trasporti internazionali su strada di **Merci pericolose** (*Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*).

Aeroscafo (Hovercraft). Nave avente mezzi atti a generare sotto di essa un cuscino d'aria capace di sollevarla sulla superficie del mare.

Agenda XXI. Documento programmatico sul quale si sono incentrati i lavori del Summit della Terra di Rio de Janeiro nel 1992; le *Agende 21 locali* sono strumenti programmatici degli enti locali per l'attuazione nelle politiche locali dei principi generali definiti a Rio. Vedi anche **Kyoto**.

Agente marittimo raccomandatario. Ausiliario dell'**Armatore** con funzioni di rappresentanza della nave nel porto di approdo, l'agente marittimo raccomandatario ha il compito di svolgere, per conto dell'**Armatore** e del

Comandante, tutte le operazioni inerenti lo scalo; oltre alle funzioni nel campo pubblicitario-propagandistico nell'ambiente degli **Spedizionieri** ed esportatori, il servizio più marcatamente operativo consiste nelle seguenti prestazioni:

- assistenza globale della nave all'arrivo e alla partenza, compreso l'espletamento di tutte le formalità burocratico-amministrative, marittime, doganali e sanitarie;
- conclusione dei contratti con le varie imprese che entrano in contatto con la nave per le più disparate attività previste (servizi tecnico-nautici, **bunkeraggio**, ritiro rifiuti ecc.);
- gestione della riscossione dei **noli** e delle riparazioni ordinarie e straordinarie della nave;
- presa in consegna delle merci da imbarcare e conseguente gestione dei tempi previsti per le **stallie**, **controstallie** ecc., rilascio delle **polizze** di carico, custodia e rilascio ai destinatari delle merci sbarcate ed eventuali contestazioni delle avarie;
- gestione dei contratti assicurativi, richieste di sequestro e accertamenti.

La figura del raccomandatario non è unitaria, ma si fraziona in diverse sottospecie a seconda del mandato ricevuto:

- il raccomandatario con potere di rappresentanza (raccomandatario puro) al quale si applicano le disposizioni del mandato con rappresentanza (art. 287 C.N.; 1704-1730 C.C.);
- il raccomandatario institore, se il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede secondaria dell'armatore o del vettore, ai sensi dell'art. 290, 1° comma, C.N. e degli artt. 2203 e ss. C.C.;
- il raccomandatario-agente, con stabilità di incarico (con applicazione delle norme sul contratto di agenzia, art. 290, 2° comma, C.N. e artt. 1742 e 1753 C.C.);
- il raccomandatario senza rappresentanza, quando il raccomandatario assume l'obbligo di trattare e di concludere in nome proprio affari per conto dell'armatore o del vettore, ai sensi dell'art. 290 3° comma C.N. (con applicazione delle norme sul mandato senza rappresentanza ai sensi degli artt. 1705-1730 C.C.).

L'atto che conferisce i poteri rappresentativi (procura) munito della sottoscrizione autentica del preponente, le successive modifiche e la revoca devono essere depositati presso l'**Autorità marittima**, ove il raccomandatario opera, per la pubblicazione nel relativo registro.

La disciplina del raccomandatario marittimo trova il suo contenuto essenziale nella L. 4 aprile 1977, n. 135, e successive modifiche. L'art. 1 della citata legge prevede che per l'esercizio è richiesta l'iscrizione in un apposito

elenco tenuto presso la Camera di Commercio ove abbia sede una direzione marittima nella cui circoscrizione trovasi il porto ove si svolge l'esercizio. L'iscrizione è subordinata al superamento di un esame abilitativo.

La L. 135/1977 prevede taluni compiti specifici del raccomandatario:

- prima della partenza della nave straniera dal porto in cui egli opera, deve ottenere dal mandante (armatore, noleggiatore o vettore) la disponibilità nel territorio italiano della valuta sufficiente a garantire l'adempimento delle obbligazioni assunte suo tramite in occasione dell'approdo della nave nel porto stesso;
- tale dichiarazione di valuta deve essere esibita all'**Autorità marittima**, prima della partenza della nave; in difetto la medesima Autorità non autorizzerà la partenza della nave ai sensi dell'art. 179 C.N.;
- il raccomandatario, all'arrivo di una nave straniera, deve far pervenire all'Autorità marittima una nota da cui risultino il nome e l'indirizzo dell'**armatore** o del **noleggiatore** o del **vettore**, dal quale ha ricevuto il mandato. Se il mandato gli è stato conferito a mezzo di un intermediario, deve indicare il nome e l'indirizzo dello stesso.

Come si può facilmente notare, tali incombenze hanno un rilievo pubblicistico a protezione di interessi generali, connessi all'esercizio della navigazione di navi non nazionali, e sono finalizzate a scongiurare effetti negativi derivanti dall'eventuale scarsa affidabilità di operatori marittimi operanti sotto bandiere di comodo (o cosiddette **Bandiere ombra**).

Così pure ampia valenza di natura pubblicistica hanno le ulteriori incombenze assegnate al raccomandatario dall'art. 4 della L. 135/1977 in relazione all'ingaggio di lavoratori italiani o stranieri per imbarco su navi di nazionalità diversa da quella del lavoratore: in tali circostanze, il raccomandatario è tenuto ad attestare sotto la sua responsabilità l'esistenza di tutela assicurativa e previdenziale a beneficio del lavoratore imbarcato.

Per l'analisi delle differenze con altre figure vedi voce **Spedizioniere doganale** e **Spedizioniere marittimo**.

AIS (Automated Identification System). Strumento di monitoraggio dei mercantili in navigazione in acque italiane gestito dalle **Autorità marittime** (D.lgs. 196/2005), che mediante un ricetrasmittitore automatico in grado di dialogare con le stazioni a terra, consente la trasmissione di tutti i dati relativi alla nave e al viaggio.

Aliscafo. Nave avente strutture alari, parzialmente o totalmente sommerse, atte a generare nel moto di avanzamento una portanza idrodinamica capace di sollevarne lo scafo sulla superficie del mare.